



La década 2020-2030 será la que redefina la movilidad. Las prioridades del último siglo ya no son aplicables a la Europa de hoy en día y los ciudadanos y empresas demandan más que nunca lugares más verdes, más seguros y saludables para vivir y trabajar. Las elecciones de 2019 al Parlamento Europeo representan una oportunidad para la Unión Europea y sus estados miembros de comprometerse firmemente con un cambio en las políticas de movilidad, priorizando los desplazamientos a pie, en bici, en transporte público y vehículos compartidos, por encima del uso del del coche particular.

A pasear de las advertencias de los ministros de transporte y de medio ambiente de cada país del Parlamento Europeo y, sobre todo de los ciudadanos de Europa, La Unión Europea no ha actuado decididamente en favor de la movilidad ciclista. Este manifiesto electoral presenta una visión de una Europa mas activa, sostenible y segura, que pone la movilidad activa -incluyendo la movilidad ciclista- en la cima de la pirámide de la movilidad y propone los pasos más importantes que deberían darse a nivel europeo para apoyar los esfuerzos nacionales, regionales y locales para conseguir este objetivo.



Clima y medio ambiente

Limitar el calentamiento global a 1,5°C será el reto de nuestro tiempo. Contrario a lo que ocurre en otros sectores económicos, las emisiones de CO2 del transporte superan en un 20% los niveles de 1990.

Las bicicletas producen una cantidad ridícula de CO2 a lo largo de su vida y representan el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente después de caminar. A los niveles actuales se calcula que la movilidad en bici actual evita la emisión de 16 millones de toneladas de CO2 por año, lo que equivaldría a las emisiones anuales de un país como Croacia. Incrementar la movilidad ciclista aumentará radicalmente estos beneficios. Si se duplica el número de kilómetros de los trayectos en bicicleta para 2030, se evitará la emisión de 7 millones anuales de toneladas de CO2.

Apostar por la movilidad ciclista también puede ayudar a las autoridades locales a cumplir con los estándares de calidad del aire de la UE. Los ciudadanos aún respira aire sucio en cientos de puebles y ciudades europeas. En consecuencia, cada año, 400.000 personas mueren prematuramente en nuestro continente (i).



Empleo

En total, la movilidad ciclista proporciona 650.000 puestos de trabajo en Europa, principalmente en el sector turístico y a menudo en las regiones menos desarrolladas.

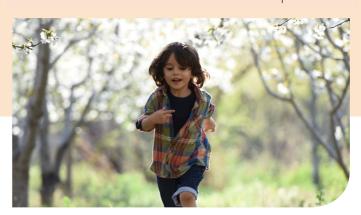


90.000 de estos puestos de trabajo están directamente relacionados con la fabricación de bicicletas, incluyendo unas 800 PYMES y produciendo un total 13 millones de los 21 millones de bicicletas eléctricas vendidas anualmente en la UE (ii). Indirectamente, la movilidad ciclista también contribuye a la productividad de otros sectores, en la medida en que los beneficios de para la salud física y mental de ir en bici al trabajo se estiman en 4.500 millones de Euros al año (iiii).

Salud

Gracias a los beneficios para la salud asociados al incremento la actividad física, se calcula que la movilidad ciclista evita 18.109 muertes prematuras al año, lo que se podría cuantificar en 52.000 millones de Euros al año. Además, desplazarse en bici reduce el riesgo de enfermedad cardiovascular, diabetes y algunos cánceres, con unos beneficios estimados al años de unos 21.000 millones de euros al año (iv) . Actualmente, la inactividad física cuesta a la UE

80.000 millones de Euros al año y se calcula que serán 125000 millones en 2030 (v). Incrementar la movilidad ciclista sería una contribución radical a la salud pública.



Economía

Es un hecho que la inversión en la movilidad ciclista tiene un excelente ratio costes-beneficios. En 2014, en el Reino Unidlo, se calculó que cada libra gastada en la movilidad ciclista se convirtió en 5,5 libras de beneficio social (vi).



Estudios similares hechos en Helsinki y Bruselas desde 2002 a 2012 apuntan a que el beneficio económico puede ser entre 5 y 9 veces mayor a lo invertido (vii). Por otra parte, en términos comparativos, un estudio Holandés encontró que el coste anual en infraestructuras por usuario ciclista fue de 33€ frente al coste por usuario automovilista que fue de 342€. Diez veces menos (viii).





Desarrollar una estrategia a escala europea para la movilidad ciclista

1

La Comisión Europea debería adoptar un estrategia a escala europea para la promoción de la movilidad ciclista.

¿Por qué? Si la UE adoptara tal estrategia aumentaría la visibilidad política de los ciclistas, e integraría la movilidad ciclista dentro de las políticas relevantes (transporte, economía, política regional, etc.). El ECF y otras organizaciones afines demostraron esto cuando publicaron la "European Union Cycling Strategy (EUCS) como resultado de un análisis sistemático de todas las áreas políticas que abarca en las que tiene competencia la UE.



Comprometerse con el cambio modal



La UE debería comprometerse explícitamente con las políticas de cambio modal, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías, e introducir a nivel de la UE un objetivo de transporte modal para que la movilidad ciclista alcance, al menos, un 12 % del reparto modal con un promedio de 0,48 viajes en bici por persona y día. (ix)

¿Por qué? Los responsables políticos deberían conseguir incrementar el número y la proporción de gente moviéndose en bici, ya que teniendo en cuenta muchos indicadores, la movilidad ciclista consigue los resultados más beneficiosos para los ciudadanos entre todos los modos de transporte. Por el contrario, si queremos acabar con la congestión y crear lugares más saludables y menos contaminados para vivir y trabajar, es necesario animar a la gente a que deje de usar sus coches. Ambos objetivos se pueden lograr con la transferencia modal de coches a bicis. Es hora de que la UE se implique directamente en el cambio modal.

Invertir 3000 millones de euros de los fondos de la EU para proyectos de movilidad ciclista

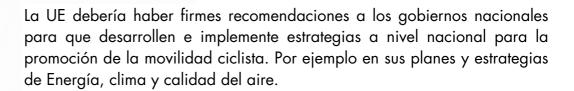
3

Durante el próximo período fiscal de la UE (2021-2027), deberían invertirse 3000 millones de euros en proyectos de movilidad ciclista. Esto supondría nada más un 3% del presupuesto total da la UE destinado al transporte. Con vistas a invertir 6000 millones en el próximos período fiscal.

¿Por qué? El 8% de los ciudadanos de la UE usan la bici como modo habitual de transporte. Pero solo un 1,5% de las 100.000 millones del presupuesto de la UE destinado a transporte se invierte en proyectos de movilidad ciclista. Invertir 3000 millones de euros para la movilidad ciclista supondría empezar a corregir la forma desigual en la que se divide el presupuesto para transporte. A largo plazo, el 10% del presupuesto de transporte deberían invertirse en movilidad ciclista para establecer una igualdad de condiciones con otros modos de transporte.



Enfrentarse al cambio climático y a la contaminación del aire a través de la movilidad ciclista



¿Por qué? Las bicicletas y otras elementos de movilidad activas, no generan emisiones de CO2 u otros contaminantes nocivos para la salud humana. Más movilidad ciclista supondría dar un gran en la lucha con trabajo las más de 400.000 muertes prematuras que cada año son causadas por la mala calidad del aire (x). Y esto también tendría parecidos impactos en frenar el cambio climático, pues cada persona que elige ir en bici mejor que en coche está quitando un coche de la ecuación de la movilidad. Doblar los desplazamientos en bici en la UE evitaría unos 7 millones de toneladas de CO2 por año (xi).

Eliminar el IVA o reducirlo para las ventas de bicicletas

5

Debería permitirse a los países miembros de la UE aplicar un IVA reducido o eliminarlo, tanto en bicicletas convencionales como en eléctricas.

¿Por qué? La comisión Europea propone que los estados miembros de la UE puedan aplicar IVA Reducido o eliminarlo para las ventas de coches eléctricos o bicicletas convencionales. Pero no para las ventas de bicicletas eléctricas. ¿Por qué sí para los coches eléctricos y no para las bicis eléctricas?. No se entiende. Las bicicletas eléctricas reportan muchos de los mismos beneficios que las convencionales y, a la vea, hacen la movilidad ciclista sea más accesible, por ejemplo en zonas montañosas, en distancias largas o para personas mayores.



Evitar que se exijan seguros de vehículos para las bicis asistidas eléctricamente

Las bicicletas equipadas con motores eléctricos para la asistencia de pedaleo (potencia de 250 vatios de apoyo mientras se pedalea y limitadas a 25 km/h conocidas como Pedelec 25s -Pedal Electric Cycle 25 speed-) no deberían tener seguro obligatorio específico.

¿Por qué? La comisión Europea ha propuesto que todas las Pedelec 25s deberían estar obligadas a tener seguro. Pero los estados miembros las están tratando como bicicletas convencionales, ya que el nivel de peligrosidad que representan como usuarios de las vías es el mismo. Exigir que las Pedelec 25s tengan seguro tendría un efecto muy negativo en el número de gente que se mueve en bici, ya que esto supondría otro gran impedimento para usar la bici. Para poner en contexto, más del 95% de las bicicletas eléctricas que se venden cada año son Pedelec 25s.

Legislar a favor de vehículos a motor más seguros

7

Se debería exigir que todos los vehículos nuevos estén equipados con la tecnología de Asistencia de Velocidad Inteligente (ISA).

¿Por qué? ISA es una tecnología barata que ya está instalada en muchos coches para ayudar a los conductores a estar por debajo del límite de velocidad. Las investigaciones estiman que estas simple medida podría reducir las muertes en Europa en un 20%, salvando más de 1500 vidas al año (xii). Esto es más que lo consiguió con la legislación que obligaba a llevar cinturón de seguridad.



Garantizar la calidad de las infraestructuras ciclistas



Integrar Eurovelo en la red TEN-T (Trans-European Transport Network)

9

Reconocer EuroVelos, la red Europea de rutas ciclistas de larga distancia, como parte de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T)

¿Por qué? EuroVelo es la red europea de rutas ciclistas, con infraestructuras en todos los países miembros. La red tendrá más de 70.000 km cuando esté completada, pero aún no se ha acabado de hacer. Para completarle es necesario que la UE lidere el proyecto.





Legislar en favor del transporte de bicicletas en los trenes

Debería haber espacio para al menos 8 bicicletas en todos los trenes nuevos o reacondicionados.

¿Por qué? Combinar varios medios de transporte es una buena forma de sustituir viajes en coche. Para dar solución a esto, El Parlamento Europeo votó a favor de habilitar un espacio específico para 8 bicicletas en todos los trenes nuevos o reacondicionados, pero la decisión final aún está a expensas de otras instituciones europeas.

References

- i WHO HEAT tool (www.heatwalkingcycling.org),. Zeebroeck, Charles. (2014). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale.
- ii Confederation of the European Bicycle Industry; European Bicycle Manufacturers Association. (2017, May). Employment Study EU Bicycle Industry. Retrieved from Confederation of the European Bicycle Industry: htp://www.conebi.eu/facts-and-figures/
- iii Hendriksen, I., Simons, M., Garre, F., & Hildebrandt, V. (2010). The association between commuter cycling and sickness absence. doi:10.1016/j. ypmed.2010.05.007
- iv Haubold, Holger. (2019). The benefits of cycling, European Cyclists' Federation. Brussels.
- VISCA, CEBR. (2015), The economic cost of physical inactivity in Europe. Retrieved from: https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf
- vi Department for Transport UK Government. (2014, August). Value for Money Assessment for Cycling Grants. Retrieved from Gov.uk: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/atach ment_data/file/348943/vfm-assessment-of-cycling-grants.pdf
- vii City of Helsinki. (2015). Helsinki Bicycle Account. Retrieved from htps://issuu.com/helsinkisuunnitelee/docs/pyorailykatsaus_2015_en_issuu
- viii Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG); het Interprovinciaal Overleg (IPO); vervoerregio's Roterdam Den Haag en Amsterdam; de Unie van Waterschappen; het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2016). Agenda Fiets 2017 2020: Tour de Force 2020. Retrieved from htp://www.aanbestedingsnieuws.nl/wp/wp-content/up loads/2017/02/blg-799772.pdf
- ix 12% of people say they cycle at least once a day according to the Eurobarometer 406 (2013), on a European average, therefore 0.32 bicycle trips are currently made per adult person per day.
- **X** WHO HEAT tool (www.heatwalkingcycling.org).
- xi Ihid
- xii Carsten O. (2012) Personal communication of additional results to study Lai F, Carsten O and Tate F, (2012) How much benefit does Intelligent Speed Adaptation deliver: An analysis of its potential contribution to safety and environment, Accident Analysis and Prevention 48 (2012) 63–72

Responsible Editor

European Cyclists' Federation asbl Rue Franklin 28 1000 Brussels, Belgium office@ecf.com

April 2019

Authors

Fabian Küster, Senior Policy Officer f kuester@ecf.com

James Armstrong, Policy Assistant policy@ecf.com

About the European Cyclists' Federation

With over 80 members across 40 countries, the European Cyclists' Federation (ECF) unites cyclists' associations from across the continent, giving them a voice on the European level. Our aim is to get more people cycling more often by influencing policy in favour of cycling.

Traducción al castellano

Burgos Con bici



ECF gratefully acknowledges financial support from the European commission. Nevertheless the sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.